Deutscher Bundestag **Drucksache 19/346**

19. Wahlperiode 20.12.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzielle Auswirkungen durch die spätere Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg

Am Freitag, dem 15. Dezember 2017, hat der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), Rainer Bretschneider, bekanntgegeben, dass der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) nunmehr im Oktober 2020, also in ca. drei Jahren, eröffnen soll.

Dadurch werden die Kosten für den BER (z. B. Stillstandskosten) weiter anwachsen. Der Flughafen Tegel muss länger als geplant weiterbetrieben werden. Zusätzliche Investitionen und Lärmschutzmaßnahmen werden die Folge sein. Die spätere Inbetriebnahme hat ebenso Auswirkungen auf die Entwicklungs- und Investitionsplanung in Schönefeld (z. B. als Standort des zukünftigen Regierungsterminals).

Mehrkosten durch die spätere Inbetriebnahme könnten nach Auffassung der fragestellenden Fraktion die Liquidität der Flughafengesellschaft gefährden und in der Folge neue Finanzierungslasten für die Gesellschafter verursachen. Weitere finanzielle Hilfen durch die Länder Berlin und Brandenburg und die Bundesrepublik Deutschland als Gesellschafter der FBB müssten aus beihilferechtlichen Gründen wie in der Vergangenheit bei der EU-Kommission notifiziert werden (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/index_en.html).

Die Bundesregierung, die die Bundesrepublik als Anteilseignerin im Aufsichtsrat der FBB vertritt, trägt in hohem Maß Verantwortung für Entscheidungen beim Bau des Flughafens BER und ist somit zuständig für die angemessene Kontrolle der Geschäftsführung der FBB. Die Bundesregierung ist, wie die anderen öffentlichen Anteilseigner, verpflichtet, für umfassende Transparenz über die Finanzierung des BER, weitere Mehrkosten, Kostenrisiken und für eine klare und verbindliche Zeitplanung für die Fertigstellung des Flughafens zu sorgen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER geht die Bundesregierung bis zur Inbetriebnahme des Flughafens aus?
2. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der neue Eröffnungstermin vor seiner Bekanntgabe von der FBB mit allen für die Inbetriebnahme des BER erforderlichen Behörden und Institutionen abgestimmt?

   Wenn nein, warum nicht, und mit welchen Behörden und Institutionen wurde der Termin nicht abgestimmt?

3. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die genehmigungs- und zertifizierungsrechtlichen Grundlagen mit den entsprechenden Behörden und Institutionen abgestimmt, da der BER aufgrund der späteren Inbetriebnahme mutmaßlich auch zukünftigen Anforderungen des Jahres 2020 entsprechen muss?

   Wenn ja, welche Änderungen wurden für das Jahr 2020 berücksichtigt?

   Wenn nein, warum nicht?

4. Hält die Bundesregierung den neuen Eröffnungstermin für unternehmerisch verantwortungsvoll und sicher, obwohl die Finanzierung noch nicht gesichert ist (vgl. u. a. Der Tagesspiegel, 13. Dezember 2017, S. 13)?

5. Welche zusätzlichen Kosten für die Fertigstellung des BER entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund des späteren Eröffnungstermins des Flughafens im Vergleich zu den Kosten, die dem im letzten Notifizierungsverfahren genannten Eröffnungstermin im zweiten Halbjahr 2017 zugrunde lagen (vgl. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf, S. 4)?

6. Welche zusätzlichen Kosten für die Fertigstellung des BER entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund des späteren Eröffnungstermins des Flughafens im Vergleich zum derzeitigen Finanzierungsrahmen von 5,34 Mrd. Euro (vgl. Sachstandsbericht BER vom 19. Juli 2016)?

7. Von welchen entgangenen Einnahmen aufgrund der Nichteröffnung des BER seit Juni 2012 geht die Bundesregierung aus?

8. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die monatlichen Kosten durch die Nichteröffnung des BER, und wie gliedern sich diese Kosten auf?

9. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die monatlichen Schadensersatzansprüche von Dritten aufgrund der Nichteröffnung des BER?

10. Ab wann tritt nach Einschätzung der Bundesregierung der einklagbare Schallschutzanspruch für die Anwohner in der Umgebung des Flughafens Tegel ein, da die Schließung des Flughafens Tegel nun absehbar außerhalb der im Fluglärmschutzgesetz genannten zehnjährigen Ausnahmeregelung liegt?

11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass bis heute die Schallschutzzonen für die Tegeler Anwohner vom Land Berlin noch nicht festgelegt worden sind?

12. Welche zusätzlichen Investitionen am Standort Tegel, insbesondere in Bezug auf Gebäude, Technik, Vorfelder und Landebahnen, sowie für Investitionen in Lärmschutzmaßnahmen in der Umgebung des Flughafens Tegel entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund des späteren Eröffnungstermins des Flughafens BER im Vergleich zum im letzten Notifizierungsverfahren genannten Eröffnungstermin im zweiten Halbjahr 2017 (vgl. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf, S. 4)?

13. Welchen Zeitraum deckt die aktuellste Liquiditätsplanung der FBB, die der Bundesregierung vorliegt, ab?

14. Welche Risiken ergeben sich aufgrund des neuen Eröffnungstermins nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf die Liquidität der FBB?

15. Ergibt sich aufgrund des neuen Eröffnungstermins nach Kenntnis der Bundesregierung ein zusätzlicher Finanzmittelbedarf, um die Liquidität der FBB aufrecht zu erhalten?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Wenn ja:

    a) Wie hoch fällt dieser zusätzliche Finanzmittelbedarf nach Kenntnis der Bundesregierung aus?

    b) Ab wann ergibt sich dieser zusätzliche Finanzmittelbedarf nach Kenntnis der Bundesregierung?

17. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der zusätzliche Finanzmittelbedarf teilweise oder gänzlich über Gesellschafterdarlehen abgedeckt werden muss?

18. Wenn nein:

    a) In welcher Gesamthöhe soll zusätzlicher Finanzmittelbedarf über Gesellschafterdarlehen abgedeckt werden?

    b) Wie soll sich die Gesamthöhe der Gesellschafterdarlehen nach Ansicht der Bundesregierung auf die drei Gesellschafter der FBB verteilen?

    c) Welche Absprachen zur Gesamthöhe und zur Verteilung der Gesellschafterdarlehen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits getroffen?

19. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass zusätzlicher Finanzmittelbedarf teilweise oder gänzlich über verbürgte Fremdfinanzierungen abgedeckt werden wird?

20. Wenn nein:

    a) In welcher Gesamthöhe soll zusätzlicher Finanzmittelbedarf über verbürgte Fremdfinanzierungen abgedeckt werden?

    b) Wie sollen sich die Bürgschaften für diese Fremdfinanzierungen nach Ansicht der Bundesregierung auf die drei Gesellschafter der FBB verteilen?

    c) Welche Absprachen zur Gesamthöhe und zur Verteilung der verbürgten Fremdfinanzierungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits getroffen?

21. Inwiefern hat die FBB nach Kenntnis der Bundesregierung Möglichkeiten geprüft, private Investoren für das Flughafenprojekt BER zu gewinnen, und zu welchen Ergebnissen sind die Prüfungen gelangt?

22. Ist bereits aufgrund des späteren Eröffnungstermins im Gegensatz zum im letzten Notifizierungsverfahren genannten Eröffnungstermin im zweiten Halbjahr 2017 ein neues Notifizierungsverfahren nötig (vgl. http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/262544/262544_1846885_139_2.pdf, S. 4)?

23. Ist im Falle eines zusätzlichen Finanzmittelbedarfs ein neues Notifizierungsverfahren nötig, und wenn nein, warum nicht?

24. Von welchen Gesamtkosten für die Fertigstellung des BER ging die Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission in ihrem letzten Notifizierungsverfahren für den BER aus (SA.41342, http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_41342), und welche Gründe wird sie im Falle eines neuerlichen Notifizierungsverfahren für die erhöhten Gesamtkosten gegenüber der EU-Kommission anführen?

25. Wurde dem Aufsichtsrat der FBB ein strategischer Maßnahmenplan zur nachweislichen Sicherung des Flugverkehrsangebots in der Region Berlin-Brandenburg vorgelegt, da mit fortwährendem Ausfall des neuen Flughafens BER neue Belastungen für die bestehenden Flughäfen Tegel und Schönefeld entstehen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

26. Inwiefern hat die FBB die aus dem fortwährendem Ausfall des neuen Flughafens BER resultierenden Anforderungen und Risiken analysiert, die mit erneut verlängerten Betriebszeiten für die Bestandsflughäfen Tegel und Schönefeld auch zu einem erhöhten Ausfallrisiko aufgrund der alten Infrastruktur führen können?

27. Inwiefern hält die Bundesregierung die Tatsache, dass die Verträge von Caverion nunmehr in Pauschalverträge umgewandelt wurden, für unternehmerisch vertretbar (vgl. www.tagesspiegel.de/berlin/hauptstadtflughafen-berlin-warum-die-ber-eroeffnung-im-oktober-2020-klappen-koennte/20734508.html)?

28. Inwiefern wurde das Risiko der Nichterfüllung oder teilweisen Nichterfüllung des zuvor genannten Pauschalvertrages nach Kenntnis der Bundesregierung bewertet und berücksichtigt?

29. Welche Regressmöglichkeiten hat Caverion nach Kenntnis der Bundesregierung gegenüber der FBB, wenn

    a) die FBB keine weiteren Finanzhilfen erhält und die Forderung nicht bedienen kann oder

    b) sich aufgrund von möglichen neu aufgetretenen Mängeln Zeitverzögerungen ergeben, Firmen nicht notwendige Vorleistungen erbringen und sich aufgrund dessen die Zeitschiene nicht einhalten lässt oder Planungen fehlen?

30. Ist der Bundesregierung bekannt, aus welchen Gründen die FBB in der Vergangenheit Verträge auf Basis von zeitbasierten Abrechnungen (z. B. Stunden- oder Tagesverträge) abgeschlossen hat und ob (weitere) Änderungen hin zu pauschalierten Abrechnungen erfolgen sollen?

    Wenn ja, was sind die jeweiligen Gründe?

31. Auf welche Summen belaufen sich die seit 2012 bis heute gestellten und anerkannten Nachträge der Baufirmen bei der FBB?

32. Welcher dieser Forderungen wurden davon bis heute in welcher Höhe beglichen?

33. Auf welche Summe belaufen sich die Nachträge, die seit 2015 bis heute gestellt wurden?

34. Welcher dieser Forderungen wurden davon bis heute in welcher Höhe beglichen?

35. Haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Baufirmen, die für eine abnahmefähige Herstellung des BER Anspruch auf eine angemessene Ausführungsvorgabe seitens der Planer haben, die Vollständigkeit und Brauchbarkeit der Ausführungsplanung bestätigt?

    Wenn nein, warum nicht?

36. Wer trägt derzeit die Hauptverantwortung für alle Planungen und deren Zusammenführung sowie Aufbereitung für die ausführenden Baufirmen?

37. Welche Summe muss für die ausstehenden Schallschutzmaßnahmen in der Umgebung des Standorts Schönefeld nach Kenntnis der Bundesregierung noch investiert werden?

Berlin, den 20. Dezember 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333